

# ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

RESTRICTED

**S/C/W/163/Add.4**

15 août 2001

(01-4045)

---

Conseil du commerce des services

## ÉVOLUTION DE LA SITUATION DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS AÉRIENS DEPUIS LA CONCLUSION DU CYCLE D'URUGUAY

### CINQUIÈME PARTIE

Note d'information du Secrétariat

#### Addendum

La présente note contient des renseignements sur l'évolution de la situation dans le secteur des transports aériens depuis la conclusion du Cycle d'Uruguay. Elle aborde des aspects particuliers (voir document S/C/W/163/Add.2, paragraphe 153) relatifs à la propriété et à la coopération entre compagnies aériennes (y compris les alliances et le partage de codes).

---

## TABLE DES MATIÈRES

	<u>Page</u>
<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>4</b>
<b>I. PROPRIÉTÉ TRANSNATIONALE.....</b>	<b>4</b>
A. ASPECTS ÉCONOMIQUES .....	4
B. ASPECTS RÉGLEMENTAIRES .....	5
1. Réglementations nationales de la propriété étrangère et dispositions de désignation .....	5
2. Évolution récente de la réglementation.....	6
<b>II. COOPÉRATION COMMERCIALE BILATÉRALE ("ACCORDS BILATÉRAUX") .....</b>	<b>9</b>
A. ASPECTS ÉCONOMIQUES: UN PHÉNOMÈNE CROISSANT.....	9
B. ASPECTS RÉGLEMENTAIRES DES RÉGIMES DE PARTAGE DE CODES .....	11
1. Avantages et inconvénients .....	11
2. Principaux aspects de la réglementation du partage de codes.....	13
a) Droits de trafic et questions touchant l'accès aux marchés .....	13
<u>Autorisations requises</u> .....	13
<u>Droits spéciaux de partage de codes</u> .....	13
<u>Partage de codes avec des pays tiers</u> .....	14
b) Questions de concurrence .....	14
<b>III. ALLIANCES GLOBALES .....</b>	<b>15</b>
A. ASPECTS ÉCONOMIQUES .....	15
B. ASPECTS RÉGLEMENTAIRES .....	16
<b>IV. AUTRES FORMES DE COOPÉRATION .....</b>	<b>16</b>

### **Abréviations utilisées dans le présent document**

TA	Transporteurs associés
B2B	Commerce interentreprises
CAB	Code aéronautique brésilien
MAC	Ministère de l'aviation civile (Brésil)
CRAF	Civil Reserve Air Fleet des États-Unis
SIR	Systèmes informatisés de réservation
DOJ	Département de la justice des États-Unis
DOT	Département des transports des États-Unis
DSTI	Direction de la science, de la technologie et de l'industrie (OCDE)
ZACE	Zone d'aviation commune européenne
UE	Union européenne
IED	Investissement étranger direct
AGCS	Accord général sur le commerce des services
IATA	Association du transport aérien international
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
NATS	National Air Traffic Services
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
PKP	Passagers-kilomètres payants
SAM	Marché unique de l'aviation Australie-Nouvelle-Zélande
EAU	Émirats arabes unis
OMC	Organisation mondiale du commerce

### Compagnies aériennes

AA	American Airlines
ACES	Aerolinea Centrales de Colombia
AOM	AOM (auparavant Air Outre-Mer)
ASCERCA	Aeroservicios Carabobo/Aerolineas Regional del Centro
BA	British Airways
BWIA	West Indies Airways (auparavant British West Indian Airways)
COPA	COPA Airlines (auparavant Compañía Panameña de Aviación)
CSA	Cèské Aerolinie (compagnie aérienne tchèque)
EBA	Eurobelgian Airlines
KLM	Koninklijke Luchtvaart Maatsapij (Compagnie aérienne royale néerlandaise)
LAB	Lloyd Aero Boliviano (Compagnies aériennes boliviennes)
LAM	Linhas Aéreas de Moçambique (compagnie aérienne mozambicaine)
LAPSA	Lineas Aéreas Paraguayas (Air Paraguay)
LIAT	Leeward Islands Air Transport
LOT	Polskie Linie Lotnicze (compagnie aérienne polonaise)
LTU	Lufttransport Unternehmen
Sabena	Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne
SAFE	auparavant South American & Far East Air Transport
SAS	Scandinavian Airlines
TACA	Transportes Aéreos Centroamericanos
TAM	Transportes Aéreos Marília
TAP	Air Portugal (auparavant Transportes Aéreos Portugueses)
TAT	Transport Aérien Transrégional
TEA	EasyJet Switzerland (auparavant Trans European Airways)
TWA	Trans World Airlines
VARIG	Viação Aérea Rio-Grandense
VASP	Viação Aérea São Paulo
ZAMEX	Zambian Express Airways

## INTRODUCTION<sup>1</sup>

1. Les formes de coopération entre compagnies aériennes sont très variées. Elles peuvent différer par exemple selon l'étendue géographique, le nombre de compagnies aériennes concernées et l'intensité des liens financiers et techniques. La plupart des accords de coopération prennent la forme d'accords commerciaux bilatéraux, essentiellement par le partage de codes. Les alliances globales, adossées à des accords commerciaux mais comprenant souvent des secteurs additionnels, sont un autre développement important.

2. La propriété transnationale, encore que juridiquement distincte des stratégies sous forme d'alliances, présente des caractéristiques semblables; elle s'appuie sur un investisseur stratégique, assure la coordination avec des vols en partage de codes, permet une gestion commune et des systèmes d'information communs et développe des réseaux internationaux d'aéroports-pivots. Les cas de propriété étrangère ne suivent pas tous une telle structure.

3. Il y a d'autres formes de coopération, qui consistent en groupements de compagnies aériennes. Ces groupements travaillent ensemble à des fins précises. Il s'agit souvent de transporteurs qui par ailleurs participent à diverses alliances. À titre d'exemple, citons les Systèmes informatisés de réservation (SIR) tels que Amadeus, qui appartenait à Lufthansa, Iberia et Air France. C'est également le cas pour les plates-formes d'achat interentreprises (B2B) et les portails de distribution multicompanies, par exemple Orbitz.

## I. PROPRIÉTÉ TRANSNATIONALE

### A. ASPECTS ÉCONOMIQUES

4. La propriété transnationale était un phénomène marginal avant les années 1990 et elle était largement le vestige d'anciens liens coloniaux ou historiques. Elle est depuis devenue une caractéristique relativement commune du secteur du transport aérien, suivant l'exemple de maints autres secteurs d'activité. Cette évolution est surtout le résultat de trois facteurs: privatisation de compagnies aériennes, apparition d'alliances globales et création de marchés régionaux du transport aérien. De faibles plafonds en matière de propriété étrangère ont toutefois empêché les fusions et acquisitions transnationales et donc la formation de sociétés multinationales. En revanche, cela a favorisé le développement d'autres formes de coopération, par exemple le partage de codes et les alliances.

5. Au début de 2001, plus de 57 transporteurs détenaient semble-t-il des actions dans des compagnies aériennes étrangères, et le capital de plus de 160 compagnies aériennes comptait des participations étrangères (tableau 1). Le tableau A-1 (annexe) donne un aperçu plus détaillé des changements commerciaux survenus entre 1993 et 1994, englobant non seulement l'investissement dans des compagnies existantes, mais également le rôle de l'étranger dans les nouvelles coentreprises internationales, la formation de filiales à part entière et les désinvestissements.<sup>2</sup> Tous les segments de l'industrie du transport aérien sont touchés, mais le transport régulier de passagers, ainsi que le transport de fret et les vols sous affrètement sont fortement représentés. Les investissements ont

---

<sup>1</sup> Les observations suivantes s'ajoutent aux renseignements figurant sous la cote S/C/W/59, paragraphes 102 à 106, annexe 2, à la page 62, et sous la cote S/C/W/129, paragraphes 13, 15 a), 19 b), 19 c), 19C c) et 20 c).

<sup>2</sup> On peut trouver des données complémentaires, fondées sur différentes méthodes et différents échantillons, dans divers numéros de *Airline Business*, 1<sup>er</sup> juin 1998, pages 48-49 ("Airlines with Ownership by other Carriers"); juillet 1998, pages 63-66 ("Lords and Masters"); et septembre 1999, page 101 ("Major Airlines Acquisition deals 1994-1999").

largement dépassé les désinvestissements, qui souvent supposaient des ventes entre compagnies aériennes. Les variations annuelles des désinvestissements traduisent la nature cyclique de l'industrie et les initiatives nationales de privatisation.

6. De nombreuses régions sont concernées. Comme on pouvait s'y attendre, l'investissement étranger direct (IED) des pays développés vers les pays en développement constitue une part importante du total, complétée par les flux d'investissement "nord-nord", les investissements "sud-sud" et même les investissements d'économies en transition ou d'économies en développement dans des compagnies aériennes de pays développés. De nombreux investissements se font entre pays voisins, mais il y a aussi des flux transcontinentaux. Les banques et les investisseurs privés interviennent dans de nombreux cas.

TABLEAU 1

Propriété transnationale, par région

	Asie	Afrique	Moyen-Orient	Europe de l'Est	Europe de l'Ouest	Amérique latine	États-Unis–Canada	Pacifique Sud-Est	Total
Nombre de transporteurs opérationnels	135	91	44	143	244	117	149	61	984
Compagnies aériennes appartenant à des transporteurs/investisseurs étrangers*	15	25	6	17	55	31	8	9	166
Compagnies aériennes ayant des participations dans des transporteurs étrangers	9	6	4	2	20	9	5	2	57

\* À l'exclusion des petits actionnaires privés individuels.

Source: Bureau du transport aérien de l'OACI (données recueillies au 31 mai 2001).

## B. ASPECTS RÉGLEMENTAIRES

### 1. Réglementations nationales de la propriété étrangère et dispositions de désignation

7. Les compagnies aériennes ont toujours fait l'objet de restrictions rigoureuses en matière de propriété étrangère, restrictions destinées à garantir que la propriété et le contrôle effectif demeurent entre les mains de nationaux. Les définitions pertinentes données dans les lois nationales sont en général distinctes des définitions utilisées dans les dispositions de désignation des accords bilatéraux.<sup>3</sup> De même, pour l'approbation ou le refus d'investissements étrangers dans une compagnie aérienne nationale, les lois nationales sont appliquées, sans égard aux dispositions de désignation contenues dans les accords bilatéraux. Par exemple, les États-Unis n'appliquent pas le plafond national de 25 pour cent en matière de propriété étrangère comme point de repère pour la résiliation et la suspension dans les accords bilatéraux sur le transport aérien.<sup>4</sup>

<sup>3</sup> Voir document S/C/W/163/Add.3, paragraphes 62 à 88 inclusivement.

<sup>4</sup> Pour une description détaillée de l'approche des États-Unis en matière de propriété par une partie tierce, voir le document S/C/W/163. Ces deux ensembles de réglementations sont distincts et sont appliqués dans différents contextes, ils empêchent les fusions ou acquisitions internationales de se produire. Par exemple,

8. Il peut y avoir chevauchement partiel entre ces deux ensembles de réglementations: la loi nationale sert à interpréter les dispositions de désignation pour la compagnie aérienne nationale. Toutefois, cette norme n'est pas absolue, pour deux raisons. D'abord, même s'il n'y a qu'une seule disposition légale portant sur la propriété et le contrôle, les dispositions du même pays en matière de désignation peuvent varier selon l'accord bilatéral concerné (propriété substantielle et contrôle effectif non précisés dans un cas, principal établissement dans un autre, et communauté d'intérêts dans un troisième). Deuxièmement, il y a eu des cas où des compagnies aériennes sous contrôle étranger ont été désignées dans des accords bilatéraux comme s'il s'était agi de transporteurs nationaux (par exemple Britannia Airways, sous contrôle canadien, et Monarch Airlines, sous contrôle du Liechtenstein). L'IATA et l'OACI semblent toutes deux reconnaître cette distinction réglementaire puisque les réglementations nationales et les dispositions de désignation sont présentées séparément dans leurs questionnaires.<sup>5</sup>

9. Il s'agit là d'une question importante puisque la propriété et le contrôle sont précisés dans l'annexe de l'AGCS sur les services de transport aérien (paragraphe 6, définition de "droits de trafic") uniquement pour la désignation: "droits de trafic s'entend ... les critères de désignation des compagnies aériennes, dont des critères tels que le nombre, la propriété et le contrôle".

## **2. Évolution récente de la réglementation**

10. Les restrictions en matière de propriété étrangère et les exigences de contrôle effectif visent traditionnellement à faire en sorte que le transporteur national soit un instrument de promotion du commerce et du tourisme au niveau national, offre un service public (transport intérieur), crée des emplois, stimule le développement de la haute technologie, contribue aux recettes en devises, assure le transport militaire et le transport d'urgence (national et international) et symbolise la souveraineté nationale et le prestige national.

11. L'importance de ces considérations s'est affaiblie au fil des ans. L'OACI donne les raisons suivantes: évolution du commerce mondial et de l'environnement économique (accroissement de la propriété multinationale dans d'autres industries de services, et concurrence accrue; obligations prévues par l'AGCS en matière de propriété étrangère, incapacité ou hésitation des gouvernements à financer les besoins en capitaux de transporteurs nationaux, meilleur accès aux spécialistes étrangers de la gestion grâce à des arrangements coopératifs (par exemple partage de codes, opérations conjointes, etc.), éventail plus grand d'investisseurs potentiels, facilitant ainsi la privatisation des compagnies aériennes d'État, et meilleures possibilités pour les petites compagnies aériennes de survivre dans un environnement concurrentiel.

12. Plusieurs pays ont ainsi adopté de nouvelles politiques et modifié les règles touchant l'investissement étranger dans les compagnies aériennes nationales durant la période examinée (1993-1999). Dans de nombreux cas, les réglementations existantes ont été assouplies. Par exemple, en 1994, la Chine a fait passer à 35 pour cent sa limite touchant la propriété étrangère; et le Mexique à 25 pour cent. Quant au Pérou, il a lui aussi desserré ses règles en matière de propriété. En 1995,

---

la fusion envisagée de British Airways et de KLM était compatible avec les lois britanniques et néerlandaises, lesquelles incorporaient la règle de "propriété communautaire" de l'UE dans le troisième train de mesures, tandis que l'Accord de "ciel ouvert" de 1992 entre les Pays-Bas et les États-Unis renfermait encore la règle traditionnelle de la propriété substantielle et du contrôle effectif. Voir aussi le document S/C/W/163/Add.3, paragraphe 67.

<sup>5</sup> Peter van Fenema, "Ownership and Control: Report of the Think Tank World Aviation Regulatory Monitor 2000". IATA, Government and Industry Affairs Department, septembre 2000; pièce complémentaire de la lettre de l'OACI aux États SC 5/2-01/50, juin 2001. Ces deux documents peuvent être obtenus auprès du Secrétariat de l'OMC.

l'Australie a élevé de 35 pour cent à 49 pour cent le plafond des participations étrangères; en 1996, la Nouvelle-Zélande a fait de même. En 1997, le Brésil a fait passer son plafond de 20 pour cent à 49,5 pour cent, et le Pérou l'a élevé à 70 pour cent. En 1998, le Bangladesh a autorisé une propriété étrangère illimitée pour ses compagnies aériennes s'occupant du transport de fret, et a permis à des coentreprises d'exploiter des transporteurs nationaux, tandis que la Corée faisait passer le plafond de 20 pour cent à 49 pour cent et la Thaïlande de 30 pour cent à 49 pour cent. En 1999, le gouvernement australien a modifié les règles de l'investissement étranger applicables à ses transporteurs nationaux.<sup>6</sup>

13. Dans quelques cas cependant, les réglementations sur la propriété ont plutôt été resserrées: en 1997, l'Inde a adopté une nouvelle politique qui limite à 40 pour cent les participations étrangères d'investisseurs autres que des compagnies aériennes et des aéroports. Pour se conformer à cette réglementation, Kuwait Airways et Gulf Air ont réduit à 40 pour cent leurs intérêts dans Jet Airways. La même année, la Fédération de Russie a adopté des règles qui empêchent les participations majoritaires étrangères dans les compagnies aériennes conjointes. Le tableau A2 (annexe) donne un aperçu des limites imposées à la participation étrangère dans plusieurs pays de tous les continents. Le tableau s'intéresse au niveau des seuils d'application; il n'entend pas constituer une description exacte des lois sous-jacentes, qui peuvent être très complexes. Les paramètres applicables englobent les distinctions entre membres d'un accord régional et non-membres; entre trafic international et trafic intérieur; entre propriété individuelle et propriété globale; entre compagnies aériennes, aéroports et investisseurs financiers. Dans certains cas, il y a aussi des exigences de nationalité pour les membres du conseil et/ou les dirigeants. Il n'existe pas un inventaire complet des lois. Toutefois, en prévision de la Conférence de 2003 sur le transport aérien, l'OACI a préparé un questionnaire détaillé auquel il doit être répondu avant la fin d'août 2001.

14. L'IATA a récemment effectué une enquête sur les réglementations nationales; le tableau A3 (annexe) résume les réponses.<sup>7</sup> L'échantillon utilisé par l'IATA est très semblable à celui utilisé pour le tableau A2 (annexe), et il était fondé sur les questions suivantes:

**"Propriété**

*Quelles limites/restrictions sont imposées à la propriété étrangère d'(actions de) votre (vos) compagnie(s) aérienne(s) nationale(s)?*

---

<sup>6</sup> Avant la modification, les limites imposées aux participations étrangères dans les transporteurs internationaux d'Australie, autres que Qantas Airways, étaient de 25 pour cent par investisseur étranger et de 35 pour cent au total, et, dans les transporteurs nationaux, de 25 pour cent par investisseur étranger et de 40 pour cent au total. Selon les nouvelles règles, toutes les limites imposées à la propriété de transporteurs nationaux, autres que Qantas, ont été supprimées, sauf une limite globale de 49 pour cent pour les transporteurs internationaux. Qantas est visé par une loi distincte, en vertu de laquelle aucun étranger ne peut à lui seul détenir plus de 25 pour cent du capital, les participations totales des transporteurs étrangers sont plafonnées à 35 pour cent et la propriété étrangère totale à 49 pour cent. Le gouvernement australien pourrait quand même bloquer une acquisition tombant en deçà de ces limites si cette acquisition était jugée "contraire à l'intérêt national". Séparément, le gouvernement a approuvé l'établissement de Virgin Atlantic comme transporteur national en Australie.

<sup>7</sup> Le tableau A2 comprend les pays suivants qui ne sont pas visés par l'enquête de l'IATA: Argentine, République tchèque, Indonésie, Mexique, Pologne, Russie et Turquie. En revanche, l'enquête de l'IATA comprend, outre le tableau A2, Israël, la Colombie et Maurice. Des renseignements plus détaillés sur les pays de l'OCDE se trouvent dans le document de l'OCDE portant la cote DSTI/DOT(99)1, 23 juin 1999, "Réforme de la réglementation du fret aérien international", pages 50-52.

- *Si la participation étrangère est permise, préciser 1) le pourcentage maximal de la participation étrangère permise, 2) la participation maximale de compagnies aériennes étrangères qui est permise. Les conditions telles que les "actions privilégiées" devraient être précisées.*
- *Si les limites/restrictions sont différentes lorsque la compagnie aérienne nationale n'exécute que des services nationaux (par exemple en Australie), prière de l'indiquer.*

### **Contrôle**

*Quelles limites/restrictions sont imposées au contrôle étranger de votre (vos) compagnie(s) aérienne(s) nationale(s) (y compris les éventuels critères différents appliqués aux exploitants nationaux, voir question 1)?*

### **Interprétation et application des critères ci-dessus de contrôle et de propriété**

*Comment vos autorités nationales ont-elles interprété/appliqué, ou comment interprètent-elles et appliquent-elles en pratique, les critères ci-dessus de propriété et de contrôle?*

*Y a-t-il des développements récents portant sur ces critères, notamment des propositions visant à les modifier, qui influent ou pourraient influencer sur leur application?*

### **Accessibilité de la flotte "nationale" pour les urgences nationales**

*Vos lois ou politiques nationales prévoient-elles un programme comparable au programme américain appelé Civil Reserve Air Fleet (CRAF), en vertu duquel les transporteurs aériens des États-Unis se sont engagés à mettre (une partie de) leur flotte à la disposition du Département de la défense des États-Unis pour qu'il l'utilise en période d'urgence?*

### **Propriété et contrôle d'autres importantes industries nationales**

*Vos lois ou politiques nationales précisent-elles d'autres importantes industries nationales (par exemple télécommunications, chemins de fer, etc.) dont la propriété et le contrôle doivent demeurer aux mains d'intérêts nationaux?"*

15. Finalement, il vaut la peine de noter que l'assouplissement des lois en matière de propriété demeure un important objectif pour l'OACI: "en bref, la propriété et le contrôle d'un transporteur aérien qui sont dévolus à un seul État ou à ses ressortissants est un anachronisme dans l'économie mondiale, et la libéralisation des dispositions en matière de propriété et de contrôle est un préalable nécessaire d'une libéralisation généralisée. Simultanément, il est nécessaire d'assortir de sauvegardes la libéralisation, afin d'alléger les problèmes de sécurité et autres touchant l'évolution des pavillons de complaisance et la viabilité des petits transporteurs aériens".<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup> M. Assad Kotaite, Président du Conseil de l'OACI, lors de la dernière Assemblée générale annuelle de l'IATA, tenue à Madrid le 28 mai 2001.



## II. COOPÉRATION COMMERCIALE BILATÉRALE ("ACCORDS BILATÉRAUX")

### A. ASPECTS ÉCONOMIQUES: UN PHÉNOMÈNE CROISSANT

16. Il n'existe pas de terminologie, de renseignements statistiques ou de données réglementaires particulières qui permettraient de mesurer l'accroissement de la coopération commerciale entre compagnies aériennes, sauf pour le partage de codes. L'OACI utilise le mot "alliance" pour englober tout genre de coopération commerciale entre deux ou plusieurs compagnies aériennes, tandis que d'autres commentateurs réservent ce mot pour les cinq Alliances globales, ou méga-alliances.<sup>9</sup> Il n'existe pas non plus de définition officielle pour les divers genres de coopération. L'OACI fait la distinction entre les genres suivants de coopération: partage de codes, réservation de capacité, partage de capacité, service conjoint; mise en commun; franchisage; location (avec équipage, sans équipage ou avec une partie de l'équipage); services d'escale; ordonnancement des vols; programmes de fidélisation; services en vol et équipements embarqués; services de maintenance, de réparation et de révision; achats conjoints de carburant et assurance conjointe; échange de participations; opérations conjointes; commercialisation; installations aéroportuaires; utilisation conjointe ou échange d'effectifs; et contrats de gestion. Un classement plus simple a été employé par l'OACI dans sa première recension statistique (2001) de ces accords: partage de codes, franchisage, transport de fret, transport multimodal, et autres.

17. Les observateurs ont recensé 579 accords entre 220 transporteurs et distingué entre 29 catégories de coopération, qui parfois chevauchent (tableau 2). Ces catégories sont semblables à celles de l'OACI mentionnées ci-dessus.

**TABLEAU 2**

#### Genres d'arrangements coopératifs entre compagnies aériennes

<b>Nombre total d'accords commerciaux renfermant des dispositions sur ce qui suit:</b>	<b>1222</b>
Partage de codes	911
Programmes de fidélisation	114
Fret	106
Commercialisation	78
Opération conjointe pour une destination	55
Entente de mise en commun	33
Services d'escale conjoints	32
Franchise/connexion régionale	31
Salons d'attente communs/enregistrement "guichet unique"	30
Coordination des horaires	29
Vol mixte	28
Accord commercial	24
Alliance stratégique	19
Coopération en matière d'achats	17
Régime d'alliance	11
Maintenance	11
Services techniques, pièces détachées, gestion de flotte	11
Vols sous affrètement	10
Systèmes informatisés de réservation	10
Contrat de gestion	9
Accord opérationnel	9

<sup>9</sup> Document RPS-WP/9, 22 février 2000.

<b>Nombre total d'accords commerciaux renfermant des dispositions sur ce qui suit:</b>	<b>1222</b>
Services de traiteur	8
Bail conjoint	7
Tarifs de point à point	4
Partage de recettes	4
Terminal mixte	3
Courrier, messageries, fret	3
Formation	2
Échange d'équipages	2
Accord de répartition	1

Source: Airline Business, juillet 2000. Catégories recompilées par le Secrétariat de l'OMC.

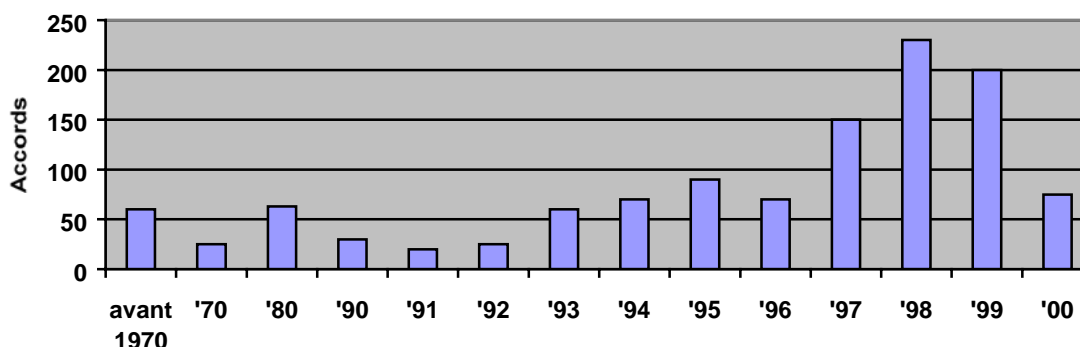
18. Il convient d'interpréter avec prudence les données ci-dessus. Un accord entre deux compagnies aériennes du même groupement est compté d'un côté et de l'autre et donc apparaît deux fois. Deuxièmement, certains de ces accords sont conclus avec des compagnies aériennes de taille plus modeste qui ne font pas partie de l'échantillon des 220 compagnies aériennes. Troisièmement, un accord peut englober plusieurs secteurs de coopération, auquel cas il est compté plusieurs fois. Quatrièmement, le champ et la portée d'un accord individuel de partage de codes peuvent varier considérablement. Des données systématiques et universelles comparant le nombre de paires de villes qui sont desservies et les accords existants de partage de codes sont pour l'instant inexistantes. Cinquièmement, comme on l'a indiqué ci-dessus, les catégories se chevauchent partiellement.

19. L'accroissement de la coopération commerciale au cours des trois dernières décennies est reflété dans le graphique 1. Les données apparaissant dans ce graphique concernent des accords entre compagnies aériennes de toutes les régions. Elles englobent aussi une grande diversité de compagnies: transporteurs grands et moyens parties à des alliances globales; transporteurs régionaux et internationaux (par exemple Armenian Airlines et Swissair); compagnies aériennes régionales avec d'autres compagnies aériennes régionales (par exemple Air Baltic et Estonian Air); et compagnies aériennes intérieures et internationales (par exemple aux États-Unis, services régionaux/services d'apport vers les grands transporteurs). Les alliances peuvent être de toute taille, être temporaires ou permanentes, avoir différents objectifs stratégiques et comporter divers degrés de coopération. L'information contenue dans l'enquête effectuée par Airline Business est complétée par une liste d'accords commerciaux compilée par l'OACI, qui sera bientôt publiée (tableaux A4 a) et A4 b), annexe).<sup>10</sup>

20. Les alliances modernes diffèrent des coopérations traditionnelles telles que la mise en commun, qui comportait en général une entente sur les tarifs, les coûts, la capacité et le partage des recettes, le plus souvent sur des itinéraires à duopole. Au contraire, les alliances modernes cherchent à développer les synergies possibles, à exploiter la complémentarité d'itinéraires, de structures et de services. L'OACI attribue le récent développement des alliances à des facteurs tels que la mondialisation des pratiques et attitudes commerciales, les contraintes actuelles de l'accès aux marchés résultant du système bilatéral, les tendances de la libéralisation aux niveaux intérieur et régional et le stimulant commercial lié aux économies d'échelle et de champ d'action.

<sup>10</sup> The World of Civil Aviation 2000-2003.

**Graphique 1**  
**Enquête 2000 sur les alliances (par date de signature)**



## B. ASPECTS RÉGLEMENTAIRES DES RÉGIMES DE PARTAGE DE CODES<sup>11</sup>

### 1. Avantages et inconvénients

21. Le partage de codes est défini par l'OACI comme "la pratique par laquelle un transporteur permet à un deuxième transporteur d'utiliser son code indicatif de compagnie aérienne sur un vol, ou la situation où deux transporteurs partagent le même code indicatif de compagnie aérienne sur un vol.<sup>12</sup> Dans son application, les passagers voyagent souvent avec une compagnie aérienne autre que celle indiquée sur le billet. Le partage de codes suppose donc qu'une compagnie aérienne annonce et vend les services d'une autre compagnie aérienne comme s'ils étaient les siens". C'est la forme la plus fréquente de coopération entre compagnies aériennes (tableau 2).

22. L'expression "partage de codes" n'apparaît pas dans la définition de "droits forts" de l'annexe de l'AGCS sur les services de transport aérien, mais il semble faire peu de doute qu'elle n'est pas exclue de l'AGCS (voir la mention de "vol" dans la définition ci-dessus de l'OACI). Toutefois, une autorisation de droits de trafic n'est pas toujours nécessaire pour tous les transporteurs concernés ni sur tous les segments (voir section 2 ci-après).

23. On a indiqué que, du point de vue des transporteurs, les principales raisons du partage de codes sont les suivantes:

- obtenir une meilleure visualisation dans les systèmes informatisés de réservation, dans les cas où il est considéré comme un service en ligne avec priorité d'inscription plus élevée que le service intercompagnies;
- dans le contexte d'un environnement de plus en plus concurrentiel, former un genre de liens coopératifs avec d'autres transporteurs afin de maintenir, de protéger et d'améliorer les positions sur le marché;

<sup>11</sup> La seule forme de coopération réglementaire pour laquelle il existe des données est le partage de codes. Des formes de coopération autres que le partage de codes peuvent être prévues dans des accords bilatéraux et faire l'objet d'un examen approfondi de la part des autorités de la concurrence.

<sup>12</sup> Circulaire 269/AT110. Le Manuel de la réglementation du transport aérien international (Doc 9626) définit ainsi le partage de codes: "l'utilisation de l'indicatif de vol d'un transporteur pour un service assuré par un autre transporteur, service qui en général est également identifié (ce qui peut parfois être exigé) en tant que service du second transporteur assuré par celui-ci". (page 4.1-7)

- obtenir une meilleure présence sur les itinéraires qu'ils ne font pas, en tant qu'instrument peu coûteux de commercialisation;
- permettre à des transporteurs en coparticipation d'exploiter un service viable lorsque les volumes de trafic ne justifient pas des opérations individuelles, et obtenir un trafic d'apport;
- stimuler la compétitivité en attirant du trafic dans l'orbite des partenaires du partage de codes; et
- obtenir un meilleur accès aux marchés vers des points jusque-là limités par les dispositions en matière de capacité insérées dans les accords bilatéraux sur les services aériens.

24. Du point de vue des passagers, les avantages possibles sont les suivants:

- commodité d'horaires coordonnés, ce qui permet de meilleures correspondances;
- possibilité de réduction de la durée du voyage;
- correspondances facilitées par le partage des terminaux entre transporteurs partenaires;
- possibilité de tarifs inférieurs ou meilleur choix de tarifs spéciaux;
- surveillance de l'intégralité du voyage par un seul transporteur; et
- programmes communs de fidélisation.

25. Des études récentes sur le partage de codes ont adopté une vue plus favorable que les enquêtes initiales. Elles considèrent que l'effet de plaque tournante produit par les alliances explique en grande partie l'intensification de la concurrence, les substantiels avantages, au chapitre des prix, qui sont apparus sur ces lignes aériennes au cours des cinq à dix dernières années, enfin l'accroissement des destinations desservies.<sup>13</sup> Contrairement à une étude antérieure de l'OACI, ces études considèrent que les partages de codes et les alliances au sens large ont créé une demande additionnelle pour le transport aérien.

26. S'agissant du cas particulier des pays en développement, l'OACI note que le partage de codes peut avoir des avantages dans la mesure où il offre la possibilité de desservir des itinéraires peu fréquentés à un coût minimal et d'utiliser des droits auparavant inutilisés. Il peut donc faciliter la participation de compagnies aériennes des pays en développement au transport aérien international. Cependant, l'OACI dit aussi que la pratique n'est pas encore véritablement établie. Les avantages possibles de cette forme de coopération pourraient être considérés comme un moyen de permettre aux compagnies aériennes des pays en développement de participer plus économiquement et plus efficacement au transport aérien international.

---

<sup>13</sup> US DOT 1999 "International Aviation Developments: Global Deregulation Takes Off" et octobre 2000 "Transatlantic Deregulation: The Alliance Network Effect".

## **2. Principaux aspects de la réglementation du partage de codes<sup>14</sup>**

### **a) Droits de trafic et questions touchant l'accès aux marchés**

27. Cette section aborde les questions suivantes: autorisations requises; droits spéciaux de partage de codes; et partage de codes avec des pays tiers.

#### Autorisations requises

28. Le partage de codes sur les marchés internationaux a d'abord été vu comme un prolongement du partage de codes au niveau national, un instrument de commercialisation et une amélioration des correspondances intercompagnies. Seul l'exploitant réel de l'aéronef avait besoin d'une approbation réglementaire, et ni l'un ni l'autre des transporteurs n'avaient besoin d'une approbation additionnelle.

29. Au milieu des années 1980, on a constaté que le partage de codes dans l'important marché intérieur des États-Unis permettrait aux transporteurs étrangers de vendre des services comme s'ils étaient leurs propres services sans que des avantages de portée équivalente soient conférés à l'étranger. Les autorités ont donc introduit l'obligation pour les transporteurs étrangers d'obtenir une autorisation. Les points desservis à l'intérieur des États-Unis devaient être précisés et inclus dans les accords bilatéraux sur les services aériens. D'autres pays ont suivi cette approche, dans certains cas en exigeant des deux partenaires du partage de codes qu'ils obtiennent l'autorisation de base, même dans les secteurs où un transporteur n'assurait aucun trafic local. Selon une autre approche, les transporteurs exploitants doivent avoir les droits de trafic nécessaires, en particulier sur les itinéraires "points d'échange".

#### Droits spéciaux de partage de codes

30. Depuis 1988, le Département des transports des États-Unis (DOT) exige une autorisation spéciale pour toutes les opérations de partage de codes. C'est également le cas pour la location avec équipage et les arrangements de réservation de capacité. Un critère de l'"intérêt public" requiert une évaluation de l'incidence du service proposé à codes partagés sur la concurrence, sur l'équilibre global des avantages bilatéraux et sur la possibilité d'utiliser l'autorisation comme levier de négociation. La décision du DOT n'a pas transformé le partage de codes en un droit de quasi-traffic; en l'absence d'une disposition bilatérale sur le partage de codes, le gouvernement est libre de réglementer et d'approuver de tels accords. Cette approche a poussé certains pays à obtenir des droits de partage de codes en incorporant une disposition spéciale dans leurs accords bilatéraux sur les services aériens conclus avec les États-Unis et d'autres pays.

31. L'étape suivante a été de spécifier des droits de trafic aux seules fins du partage de codes. Depuis 1989, des dispositions de partage de codes ont été incluses dans plusieurs nouveaux accords bilatéraux sur les services aériens conclus entre les États-Unis et certains pays d'Europe et de l'Asie-Pacifique. Ces dispositions étaient essentiellement fondées sur les principes de courtoisie et de réciprocité. Entre 1991 et 1993, des droits spécifiques de partage de codes pour les transporteurs des deux parties figuraient dans les accords entre les États-Unis et les principaux pays européens générateurs de trafic (Allemagne, Pays-Bas et Royaume-Uni). Toutefois, c'était là le résultat de négociations spécifiques et cela ne représentait pas un modèle systématique de traitement. Aucun État de quelque importance n'a déclaré ouvertement dans quelles circonstances le partage de codes peut ou non être utilisé. Dans le cas des États-Unis, le partage de codes est devenu un élément à examiner au cas par cas dans le cadre de relations bilatérales.

---

<sup>14</sup> Les propos qui suivent s'inspirent largement de l'étude de l'OACI intitulée "Incidences du partage de codes des compagnies aériennes" (Circulaire 269/AT110).

32. L'une des conséquences des approches circonstanciées évoquées, c'est qu'il existe d'importantes différences dans le traitement des droits de partage de codes. Dans le cas de l'accord de "ciel ouvert" entre les États-Unis et les Pays-Bas, l'accord commercial général et de partage de codes entre KLM et Northwest conférait aux deux compagnies aériennes une immunité au regard des poursuites antitrust, ce qui leur permettait de travailler comme une seule compagnie aérienne et sans restrictions. Au contraire, l'accord conclu entre les États-Unis et l'Allemagne<sup>15</sup> et l'accord conclu entre les États-Unis et l'Autriche appliquent des contingents aux vols avec partage de codes, à la fois vers les pays concernés et au-delà des pays concernés.

33. Certains pays exigent que le service visé par le partage de codes soit dans un segment du marché qui est en développement et que les itinéraires suivent une ligne raisonnablement droite.

#### Partage de codes avec des pays tiers

34. Un facteur qui complique le partage de codes au niveau international est la participation d'un pays tiers. En dehors des blocs régionaux à l'intérieur desquels le trafic intrarégional est libéralisé (selon l'accord de services aériens considéré), il pourrait être nécessaire pour les partenaires du partage de codes d'obtenir l'approbation de trois gouvernements distincts (ou même davantage dans le cas de vols à escales multiples). Inquiets de constater que le partage de codes pourrait menacer les limites bilatérales au contrôle de la capacité<sup>16</sup>, certains pays ont commencé de le considérer comme un droit de trafic particulier, en cherchant des concessions bilatérales en retour.

35. Certains spécialistes croient que l'approche du "droit de quasi-traffic" risque de menacer le fonctionnement du système bilatéral de transport aérien. L'application de limites de fréquence aux services de partage de codes et aux services possibles de correspondance pourrait compromettre les pratiques intercompagnies.

36. L'OACI note que le partage de codes pourrait être un domaine "particulièrement adapté à un accord multilatéral", après qu'il aura été démontré que toutes les parties en bénéficieraient. "Le problème serait de faire en sorte que le partage de codes, qui existe aujourd'hui dans un contexte bilatéral étroit aux fins d'accroître l'accès aux marchés, ne soit pas en réalité un obstacle au développement d'un cadre multilatéral libéralisé". Aussi bien, l'OACI soutient que tout accord multilatéral du genre ne devrait pas contraindre les pratiques du partage de codes, sauf pour ce qui est de la sécurité, de la protection et de l'information des consommateurs et peut-être des questions de concurrence.

#### b) Questions de concurrence

37. Le partage de codes soulève au moins deux questions de concurrence: d'une part, il peut renforcer la concurrence en générant des services additionnels ou de meilleure qualité. D'autre part, il peut conduire à une concentration du marché. Le résultat dépendra des caractéristiques des marchés desservis.

38. Le DOT des États-Unis n'approuve les accords de partage de codes que sous réserve d'un critère d'"intérêt public", critère en vertu duquel les avantages publics doivent l'emporter sur les coûts économiques associés à une perte de concurrence. La courtoisie internationale et les considérations de politique étrangère, telles que la réciprocité et l'équilibre des avantages dans une relation bilatérale

---

<sup>15</sup> C'était le cas au début de 1996 lorsque la signature d'un accord de "ciel ouvert" était envisagée par l'Allemagne et les États-Unis.

<sup>16</sup> Cela peut expliquer l'opposition de l'Allemagne aux services avec partage de codes fournis par Northwest Airlines dans le cadre de l'accord entre cette compagnie et KLM.

concernant le transport aérien, peuvent aussi être prises en compte. Avec le développement actuel des accords de partage de codes et des alliances, on compte de plus en plus sur les autorités américaines pour qu'elles confèrent plus volontiers une immunité au regard des actions antitrust. Lorsque l'immunité n'a pas été accordée, les lois antitrust des États-Unis interdisent une intégration plus poussée des activités des compagnies aériennes. Ainsi, Delta Airlines et Swissair ont été autorisées à pratiquer le partage de codes à condition qu'elles conservent chacune leurs fonctions de commercialisation, de vente et d'établissement des prix pour les itinéraires visés par l'accord. Les deux compagnies aériennes ont été expressément obligées de se faire concurrence l'une l'autre sur les itinéraires visés par le partage de codes.

39. La Commission européenne n'examine pas en tant que tels les cas de partage de codes, mais plutôt leur incidence sur la concurrence, une matière qui relève de la compétence de l'UE selon le Traité de Rome.<sup>17</sup> L'objectif des dispositions du Traité relatives à la concurrence (articles 85 et 86) est d'éviter l'abus de position dominante. Il en va de même pour les cas où le partage de codes entre transporteurs de l'UE aboutirait aux accords de mise en commun qui existaient avant la libéralisation. Les autorités de l'UE surveillent d'ailleurs étroitement l'affichage des services avec partage de codes dans les systèmes informatisés de réservation.

### III. ALLIANCES GLOBALES

#### A. ASPECTS ÉCONOMIQUES

40. L'avènement des "alliances globales" est l'un des grands développements commerciaux des cinq à dix dernières années. Les principales caractéristiques des cinq alliances globales actuelles sont résumées au tableau A5; l'information sur les principales compagnies aériennes "non alignées" apparaît au tableau A6 (annexe). Les chiffres du trafic des transporteurs membres d'alliances, des principaux transporteurs non alignés et des transporteurs restants sont comparés dans le tableau 3 ci-après.

**TABLEAU 3**

**Trafic, par genre de transporteurs**

Genres de transporteurs	Passagers transportés (pour cent)	Passagers-kilomètres payants (pour cent)
Alliance (noyau et associés) [Alliance (noyau)]	59,1 pour cent [49,1 pour cent]	73 pour cent [57,1 pour cent]
Gros transporteurs non alignés	14,6 pour cent	13,1 pour cent
Autres transporteurs	26,3 pour cent	13,9 pour cent
<b>Total</b>	<b>100 pour cent</b>	<b>100 pour cent</b>

Source: Airline Business, juillet 2000.

41. Comme on le voit ci-dessus, environ la moitié du trafic est transporté par les membres de base des cinq alliances. Cette part passe à 60 et à plus de 70 pour cent si l'on ajoute les transporteurs associés. Cela ne signifie pas cependant que la majorité du trafic mondial se déroule dans un cadre libéral. D'abord, les membres des alliances opèrent parfois en vertu d'accords bilatéraux restrictifs où

<sup>17</sup> Néanmoins, en 1995, la Commission européenne a effectué une étude sur quatre aspects de la pratique du partage de codes, à savoir les questions de concurrence, l'affichage SIR, les aspects touchant la consommation et l'effet sur les aéroports régionaux.

la désignation, la capacité, les tarifs, les fréquences et les itinéraires sont limités.<sup>18</sup> Deuxièmement, puisque les limitations sur les itinéraires et la propriété demeurent, les membres des alliances se connectent aux plaques tournantes les uns des autres, créant ainsi des réseaux globaux. Du point de vue économique, ce n'est guère optimal.

## B. ASPECTS RÉGLEMENTAIRES

42. Les questions réglementaires suscitées par les alliances sont dans une grande mesure semblables aux questions soulevées par le partage de codes. Les alliances de compagnies aériennes sont souvent accusées d'induire des effets anticoncurrentiels. Néanmoins, une étude récente de l'Université de l'Illinois a permis de constater que les partenaires des alliances pratiquent des tarifs en ligne qui sont environ 25 pour cent inférieurs aux tarifs pratiqués par les transporteurs hors alliances.<sup>19</sup> La source principale de cette réduction de tarif est l'internalisation d'externalités négatives découlant du choix non coordonné de "sous-tarifs" intercompagnies, en l'absence d'une alliance. La même étude cherche aussi la preuve d'effets anticoncurrentiels des alliances dans les marchés de transbordement. On donne à entendre qu'une alliance entre deux transporteurs auparavant en concurrence ferait monter les tarifs d'environ 5 pour cent, une marge qui est statistiquement sans signification.

43. Du point de vue réglementaire, il semble y avoir un paradoxe: les autorités de la concurrence qui examinent les alliances font en général porter leur attention sur deux membres de l'alliance à la fois (par exemple BA et AA, ou SAS et Lufthansa) et non sur l'alliance dans sa totalité (par exemple Star alliance comprend plus de cinq compagnies aériennes). De même, les alliances globales ne sont pas mentionnées dans les accords bilatéraux. Cela est peut-être attribuable, entre autres, à l'instabilité de leur composition, par exemple Austrian passant de Qualiflyer à Star, ou Alitalia passant de Wings à Skyteam.

## IV. AUTRES FORMES DE COOPÉRATION

44. Les groupements spéciaux sont un terme technique, non une catégorie réglementaire, qui désigne plus de deux compagnies aériennes s'unissant dans un objet précis. Cet objet peut comprendre une coopération dans la distribution au moyen d'un SIR, une participation dans des agences de voyage en ligne et des portails de vente en ligne, ainsi qu'une coopération dans la maintenance, la réparation et la révision.<sup>20</sup> Un autre exemple est la tentative de huit compagnies aériennes britanniques de se porter acquéreurs de 46 pour cent de la société britannique de contrôle du trafic aérien, les National Air Traffic Services (NATS).<sup>21</sup> La coopération s'étend aussi aux entreprises de transport autre qu'aérien.

45. Le secteur du transport aérien, comme de nombreuses autres industries, développe des plates-formes d'achat et de vente en ligne. Certaines plates-formes s'étendent au-delà des compagnies

---

<sup>18</sup> Les membres profitent souvent de restrictions bilatérales et de leur incidence sur la concurrence. Par exemple, les conditions restrictives de l'accord Bermuda II entre le Royaume-Uni et les États-Unis sont un élément essentiel de la rentabilité des itinéraires transatlantiques de BA et, dans une moindre mesure, d'American et d'United. Simultanément, ces conditions restrictives ont empêché BA et American d'obtenir des États-Unis une immunité au regard des lois antitrust, et par la suite de former une alliance plus étroite.

<sup>19</sup> Jan K. Brueckner et W. Tom Whalen, "The Price Effects of International Airline Alliances", The Journal of Law & Economics, octobre 2000.

<sup>20</sup> Voir document S/C/W/163, tableaux 3 et 7 et paragraphes 14, 24 et 82.

<sup>21</sup> Voir document S/C/W/163/Add.2, paragraphes 87 et 88.



aériennes, mais sont limitées aux ventes intrasectorielles.<sup>22</sup> De plus, au moins deux plates-formes spécifiques de commerce interentreprises (B2B) se consacrent à l'éventail complet des achats. Il s'agit des services de traiteurs, des services d'escale, de l'avitaillement et du ravitaillement. Ces plates-formes sont exclusives aux compagnies aériennes; l'une est rattachée à une alliance, mais n'en comprend pas tous les membres, l'autre est indépendante (tableau 4). Les principales caractéristiques de ces deux plates-formes sont décrites dans le tableau ci-après:

**TABLEAU 4**

**Principales plates-formes de commerce interentreprises (B2B)**

<b>Groupe</b>	<b>Aeroexchange.com</b>	<b>Cordiem.com (fusion de AirNewco et My Aircraft)</b>
Membres fondateurs	Air Canada, Air New Zealand, All Nippon Airways, America West, Cathay Pacific, Fedex, Japan Airlines, Lufthansa, NorthWest Airlines, SAS, Singapore Airlines, Air New Zealand, Austrian, and KLM	British Airways, Air France, American Airlines, Continental Airlines, Delta Airlines, United Airlines
Membres additionnels	18 compagnies aériennes affiliées non spécifiées	Iberia, Swissair, UPS
Annonce	Juillet 2000	Avril 2000
Début des opérations	Octobre 2000	Février 2001
Pouvoir d'achat	15 milliards de dollars EU/année	32 milliards de dollars EU/année

Source: OACI, Le monde de l'aviation civile, 2000-2003.

46. Ces plates-formes B2B sont sujettes à l'examen des autorités de la concurrence sans aucune spécificité propre au transport aérien. Le premier agrément donné par la Communauté européenne a été accordé à un consortium aéronautique, myaircraft.com. De nombreux autres dossiers B2B sont en instance devant la Commission européenne, et aux États-Unis devant le Département de la justice (DOJ).

<sup>22</sup> Voir document S/C/W/163, paragraphe 24, page 7.

**ANNEXE**

**Tableau A1**

**Investissement transnational, coentreprises, filiales à part entière et désinvestissements  
dans le transport aérien commercial, 1993-1999**

Investissements		Nouvelles coentreprises ou filiales à part entière nouvellement établies à l'étranger	Désinvestissements	
Compagnies aériennes appartenant en totalité ou en partie à un transporteur étranger	Compagnies aériennes étrangères détenant des participations		Compagnies aériennes cédées	Compagnies aériennes cédantes/part cédée
1993				
US Air (États-Unis )	British Airways (Royaume-Uni) 25%	Euroglobal Aviation (Royaume-Uni) et gouvernement du Tadjikistan dans Tadjikistan Airlines		
Aeroperu (Pérou)	AeroMexico (Mexique) 49%	Myanmar Airways et Highsonic Enterprise Pte. Ltd. (Singapour) dans Myanmar Airways International		
Jet Airways (Inde)	Gulf Air (multinationale arabe) Kuwait Airways (Koweït)	EBA (Italie) établie par Eurobelgian Airlines (Belgique)		
Royal Air Cambodge (Cambodge)	Singapore Airlines (Singapour 40%)			
Hajvairi airlines (Pakistan)	Aeroflot (Fédération de Russie)			
Tatra Air (Slovaquie)	Alpha Lines (Suisse)			
1994				
Business Air (Royaume-Uni)	Lufthansa (Allemagne) 38%	Gouvernements et compagnies aériennes d'Afrique du Sud, d'Ouganda et de Tanzanie dans Alliance - African Joint Air Services	Air New Zealand (Nouvelle-Zélande)	Japan Airlines (Japon) 5%
Lauda Air (Autriche)	Lufthansa (Allemagne) ajoute 13,3% aux 26,4% antérieurs	Cinq gouvernements des Caraïbes et British Airways (Royaume-Uni) dans Carib Express	Lanchile	SAS 42%

Investissements		Nouvelles coentreprises ou filiales à part entière nouvellement établies à l'étranger	Désinvestissements	
Compagnies aériennes appartenant en totalité ou en partie à un transporteur étranger	Compagnies aériennes étrangères détenant des participations		Compagnies aériennes cédées	Compagnies aériennes cédantes/part cédée
Star line (Pays-Bas)	El Al (Israël) 48%	Companhia de Servicios De Aviação de Macau (Chine) gouvernement de Macao, TAP Air Portugal (Portugal) dans Air Macau	CSA (République tchèque)	Air France (France) 19,1%
Air Afrique (multinationale africaine)	DHL (États-Unis)	Myanmar Airways (Myanmar) et Mandalay Holdings (Singapour) dans Air Mandalay		
SAS (Danemark, Norvège, Suède)	British Midland (Royaume-Uni) ajoute 5,1% aux 34,9% antérieurs	Gouvernement des Maldives et Malaysia helicopter services (Malaisie) dans Air Maldives		
Air Mauritius (Maurice)	British Airways (Royaume-Uni) ajoute 0,5% aux 12,7% antérieurs	Gouvernement letton et SAS (Danemark, Norvège, Suède) dans Air Baltic		
Air Mauritius (Maurice)	Air India (Inde) ajoute 3,5% aux 8,5% antérieurs	Regional Airlines (France) et Gestair (Espagne) dans Regional Lineas Aereas		
Northwest Airlines (États-Unis)	KLM (Pays-Bas) ajoute 5% aux 20% antérieurs			
Aerolineas Argentinas (Argentine)	Iberia (Espagne) ajoute 40% aux 45% antérieurs			
<b>1995</b>				
Laos Aviation (Laos)	Yunnan Airlines (Chine) 60%	Lufthansa Cargo (Allemagne) 40% et Hinduja Group (Inde) 60% dans Lufthansa Cargo India	Sabena (Belgique)	Air France (France) 25%
Ansett Australia Airlines	Air New Zealand (Nouvelle-Zélande) 25%	Uganda Airlines (Ouganda) et Al- Redwan Holding Co. (Arabie saoudite)		

Investissements		Nouvelles coentreprises ou filiales à part entière nouvellement établies à l'étranger	Désinvestissements	
Compagnies aériennes appartenant en totalité ou en partie à un transporteur étranger	Compagnies aériennes étrangères détenant des participations		Compagnies aériennes cédées	Compagnies aériennes cédantes/part cédée
LIAT (multinationale des Caraïbes)	BWIA (Trinité-et-Tobago) 29%	South African Express (Afrique du Sud) et intérêts privés zambiens dans ZAMEX (Zambie)		
Ecuatoriana (Équateur)	VASP (Brésil) 50,1%	Air Malawi (Malawi) et Malaysia Airlines		
LAB (Bolivie)	VASP (Brésil) 49%			
Pluna (Uruguay)	VARIG (Brésil) 12,75%			
Sabena (Belgique)	Swissair (Suisse) 49,5%			
Austrian Airlines (Autriche)	Swissair (Suisse) ajoute 15% aux 10% antérieurs			
Jet Airways (Royaume-Uni)	KLM (Pays-Bas) 49%			
Air UK (Royaume-Uni)	KLM (Pays-Bas) ajoute 30,1% aux 14,9% antérieurs			
Europe Aero Service (France)	Andalusair (Espagne)			
Air Pacific (Fidji)	Qantas (Australie) ajoute 7,5% aux 10% antérieurs			
European Airways (Royaume-Uni)	Uzbekistan Airways (Ouzbékistan) 45%			
Albania Airways	MA Kharafi group (Koweït)			
<b>1996</b>				
Air Baltic (Lettonie)	SAS (Danemark, Norvège, Suède) ajoute 13% aux 16% antérieurs		Continental Airlines (États-Unis)	Air Canada (Canada) 9,6%
TAT (France)	British Airways ajoute 50,1% aux 49,9% antérieurs		Aerolineas Argentinas (Argentine)	Iberia (Espagne) 25%
Air Liberté (France)	British Airways 67%			
Tampa (Colombie)	Martinair (Pays-Bas)			
Ukraine International Airlines (Ukraine)	Swissair et Austrian Airlines 13,87%, par des participations communes			

Investissements		Nouvelles coentreprises ou filiales à part entière nouvellement établies à l'étranger	Désinvestissements	
Compagnies aériennes appartenant en totalité ou en partie à un transporteur étranger	Compagnies aériennes étrangères détenant des participations		Compagnies aériennes cédées	Compagnies aériennes cédantes/part cédée
Eurobelgian Airlines (Belgique)	Virgin Atlantic (90%)			
Ansett Australia (Australie)	Air New Zealand 25%			
Air Philippines (Philippines)	Japan Air System (10%)			
Community Express Airline (Royaume-Uni)	Mesa Air Group (États-Unis) 44%			
Lina Congo (Congo)	New England International (États-Unis et Suisse) 67%			
LAPSA (Paraguay)	TAM (Brésil)			
<b>1997</b>				
Deutsche BA (Allemagne )	British Airways ajoute 16% aux 49% antérieurs		US Air (États-Unis)	British Airways 25%
Braathens SAFE (Norvège)	KLM (Pays-Bas) 30%		Lauda Air (Autriche)	Lufthansa (Allemagne) 19,7%
Tampa (Colombie)	Martinair (Pays-Bas) ajoute 39% aux 40% antérieurs		Ladeco (Chili)	Iberia (Espagne) 38%
Cargolux (Luxembourg)	Swissair Cargo 25%		Aereolineas Argentinas	Iberia 10%
Europe Continental Airways (France)	Crossair (Suisse) 35%		Malev (Hongrie)	Alitalia (Italie) 35%
Air Littoral (France)	Lufthansa 13,2%		Northwest (États-Unis)	KLM 19%
Aeroperu (Pérou)	Continental Airlines (États-Unis) 30%		Jet Airways (Inde)	Gulf Air (multinationale arabe) et Kuwait Airways 40%
La Costena (Nicaragua)	TACA (El Salvador) 50%		Air New Zealand (Nouvelle-Zélande)	Qantas (Australie) 19,4%
Rwanda Airlines (Rwanda)	Alliance Air (Afrique du Sud, Tanzanie, Ouganda) 49%			
<b>1998</b>				
Air Lanka (Sri Lanka)	Emirates (EAU) 40%			

Investissements		Nouvelles coentreprises ou filiales à part entière nouvellement établies à l'étranger	Désinvestissements	
Compagnies aériennes appartenant en totalité ou en partie à un transporteur étranger	Compagnies aériennes étrangères détenant des participations		Compagnies aériennes cédées	Compagnies aériennes cédantes/part cédée
Air Pacific (Fidji)	Qantas ajoute 28,5% aux 17,5% antérieurs			
Astro Air International (Philippines)	U Land Airlines (Taïpei chinois) 40%			
Air Philippines (Philippines)	U Land Airlines 30%			
China Airlines (Taïpei chinois)	Singapore Airlines 10%			
Air One (Italie)	Swissair 40%			
Volare (Italie)	Swissair 34%			
Air Europe (Italie)	Swissair 45%			
Air Littoral (France)	Swissair 44%			
LTU (vols sous affrètement - Allemagne)	Swissair 49%			
Air Botnia (Finlande)	SAS (Danemark, Norvège, Suède) 100%			
Iberia (Espagne)	British Airways (Royaume-Uni) et American Airlines (États-Unis) 10% dans une participation commune			
TEA (vols sous affrètement - Suisse)	EasyJet (Royaume-Uni) 44%			
Malmö Aviation (Suède)	Braathens ASA (Norvège) 25%			
ACES (Colombie)	American Airlines (États-Unis ) 40%			
Aerolineas Argentinas (Argentine)	American Airlines (États-Unis ) 8,5%			
Aeroperu (Pérou)	Delta Airlines (États-Unis) 35%			
COPA (Panama)	Continental Airlines (États-Unis) 49%			
Islena Airlines (Honduras)	TACA (El Salvador) 20%			
Air Aruba (Aruba)	ASERCA (Venezuela)			

Investissements		Nouvelles coentreprises ou filiales à part entière nouvellement établies à l'étranger	Désinvestissements	
Compagnies aériennes appartenant en totalité ou en partie à un transporteur étranger	Compagnies aériennes étrangères détenant des participations		Compagnies aériennes cédées	Compagnies aériennes cédantes/part cédée
1999				
Virgin Atlantic (Royaume-Uni)	Singapore Airlines 49%			
Air Mekong (fret - Vietnam)	Singapore Airlines 40%			
South African Airways (Afrique du Sud)	Swissair 20%			
TAP Air Portugal (Portugal)	Swissair 34%			
Portugalia (Portugal)	Swissair 42%			
AOM (France)	Swissair			
Sabena (Belgique)	Swissair ajoute 13% aux 49,5% antérieurs			
LOT Polish Airlines	Swissair 37,6%			
Air Dolomiti (Italie)	Lufthansa 26%			
Air Baltic (Lettonie)	SAS (Danemark, Norvège, Suède) ajoute 5% aux 29% antérieurs			

Source: OACI, "Le monde de l'aviation civile" [série], 1993.

**TABLEAU A2**  
**Limites à la propriété étrangère (1<sup>er</sup> octobre 2000)**

<b>Pays</b>	<b>Limite</b>	<b>Notes</b>
Argentine	49%	Dans le cas d'Aerolineas Argentinas, une participation d'Interinvest (Espagne, États-Unis, etc.) de 85 pour cent a été autorisée
Australie	49%	Il n'y a pas de limites à la propriété étrangère pour les exploitants purement nationaux. Pour les exploitants internationaux australiens, la participation d'actionnaires étrangers est limitée à 49 pour cent "sauf si cela est contraire à l'intérêt national". Qantas est régie par les dispositions de la Qantas Sale Act de 1992. La propriété étrangère globale est limitée à 49 pour cent, dont jusqu'à 35 pour cent peuvent être détenus par des compagnies aériennes étrangères, et un maximum de 25 pour cent par une seule compagnie aérienne étrangère.
Brésil	49,50%	Depuis 1997 (auparavant 20 pour cent).
Canada	25% (avec droits de vote)	Des exceptions peuvent être accordées par les autorités administratives compétentes.
Chili		Aucune restriction, mais la compagnie aérienne doit avoir son principal établissement au Chili.
Chine	35% (25% avec droits de vote)	Depuis mai 1994; le pourcentage devrait passer à 49 pour cent.
Taipei chinois	33%	Compagnies aériennes intérieures, le pourcentage de 50 pour cent s'applique au fret aérien depuis 1997.
République tchèque	49%	Au moins 51 pour cent des actions et des droits de vote sont détenus et contrôlés par des nationaux.
États membres de l'UE (15)	moins de 50%	Application du Règlement 2407/92 de l'UE (transporteur communautaire) pour les investisseurs des États non membres de l'UE, mais pas de limites aux investissements des États membres de l'UE.
Japon	33,33%	Les transporteurs japonais doivent être détenus, contrôlés et gérés à plus des deux tiers par des ressortissants japonais.
Inde	40%	40 pour cent dans les compagnies aériennes nationales privées, mais les investissements de compagnies aériennes étrangères ou d'aéroports étrangers ne sont pas autorisés depuis avril 1997.
Indonésie		Au départ 49 pour cent, pourcentage aboli par un décret présidentiel en 2000.
Kenya	49%	
Corée	moins de 50%	Le pourcentage est passé de 20 pour cent à 49,99 pour cent le 12 février 1998, à condition que le contrôle effectif reste aux mains de ressortissants coréens.
Malaisie	45%	Appliquée aux compagnies aériennes malaisiennes, changée de 30 pour cent à 45 pour cent en juillet 2000.
Mexique	25% (avec droits de vote)	Depuis 1994, autorise une limite supérieure à 25 pour cent si l'investissement est fait par l'entremise de firmes où l'investissement étranger est inférieur à 50 pour cent des actions donnant droits de vote.



<b>Pays</b>	<b>Limite</b>	<b>Notes</b>
Nouvelle-Zélande	49%	Depuis 1996, 25 pour cent pour une seule compagnie aérienne étrangère, et 35 pour cent pour l'ensemble des compagnies aériennes étrangères. Au moins 50 pour cent de la propriété et le contrôle effectif du conseil doivent être aux mains de ressortissants australiens et/ou néo-zélandais (compagnie aérienne SAM).
Pérou	70%	Depuis 1997
Philippines	40%	Les compagnies aériennes sont considérées comme des services publics. Tous les dirigeants et cadres supérieurs doivent être des ressortissants philippins.
Pologne		La Loi sur le transport aérien de 1962 (article 65a) requiert l'autorisation du Ministre des transports et de l'économie maritime.
Fédération de Russie		En 1997, le gouvernement russe a adopté des règles qui feraient obstacle à une participation majoritaire étrangère dans les compagnies aériennes en coparticipation.
Singapour		Il n'y a pas de limites officielles à la propriété de compagnies singapouriennes.
Suisse	40%	Après l'adhésion à la Zone d'aviation commune européenne (ZACE), mêmes règles que pour les États membres de l'UE.
Turquie	49%	Les compagnies aériennes turques doivent être constituées en Turquie et être détenues majoritairement, contrôlées et gérées par des ressortissants turcs.
Thaïlande	49%	La participation de l'État dans Thai International est passée de 70 pour cent à 51 pour cent. La limite de la participation étrangère dans Angel Air a été modifiée de 15 pour cent à 30 pour cent.
États-Unis	49% (25% avec droits de vote)	Les deux tiers du conseil d'administration doivent être composés de ressortissants, et le contrôle effectif doit être entre les mains de ressortissants. Pourrait faire l'objet d'un critère de contrôle.

Sources: OACI, IATA.

**TABLEAU A3**  
**Réglementations nationales sur la propriété et le contrôle dans un certain nombre de pays**

<b>Pays ou groupes régionaux</b>	<b>Législation nationale sur la propriété</b>	<b>Dispositions d'urgence</b>	<b>Existence de législation semblable dans d'autres secteurs</b>
Australie	Il n'y a pas de limites à la propriété étrangère pour les exploitants purement nationaux. Pour les exploitants internationaux australiens, la participation d'actionnaires étrangers est limitée à 49 pour cent "sauf si cela est contraire à l'intérêt national". La propriété étrangère globale est limitée à 49 pour cent, les compagnies aériennes étrangères pouvant détenir jusqu'à 35 pour cent, sous réserve d'un maximum de 25 pour cent pour une compagnie aérienne étrangère en particulier. Qantas est régie par la Qantas Sale Act de 1992, qui renferme des dispositions plus restrictives, mais le gouvernement envisage d'aligner les exigences applicables au transporteur sur celles applicables aux autres compagnies aériennes australiennes.		
Brésil	L'article 181 du Code aéronautique brésilien (CAB) prévoit que 20 pour cent seulement des actions donnant droits de vote de compagnies aériennes brésiliennes, exploitants internationaux ou nationaux, peuvent être détenues par des intérêts étrangers, qu'il s'agisse de compagnies aériennes ou autres entreprises. Il existe une proposition visant à accroître la limite autorisée des participations étrangères – qui pourrait même aller jusqu'à autoriser des étrangers à contrôler une compagnie aérienne brésilienne.  Le Ministère de l'aviation civile (MAC) délivre des licences aux fournisseurs publics de services aériens. Les compagnies aériennes brésiliennes doivent déposer chaque semestre auprès du MAC les détails concernant tous actionnaires et tous transferts d'actions effectués au cours des six mois antérieurs. L'approbation préalable de tout transfert d'action est requise: 1) lorsque la participation majoritaire ou le contrôle de l'entreprise risque d'être touché par ce transfert; 2) lorsque la vente à des étrangers d'actions donnant droits de vote est projetée; et 3) lorsqu'il y aura acquisition de plus de 10 pour cent des actions.	Le gouvernement peut en période d'urgence réquisitionner les avions immatriculés au Brésil.	Les ressources minérales et l'hydroélectricité ne peuvent être exploitées que par des Brésiliens ou des entreprises constituées au Brésil et ayant leurs sièges au Brésil.
Canada	La participation étrangère maximale dans une compagnie aérienne canadienne est actuellement limitée à 25 pour cent, mais le gouvernement envisage de la faire passer à 49 pour cent. La participation maximale d'un investisseur dans Air Canada est limitée à 15 pour cent (jusqu'à récemment, elle était de 10 pour cent); cette limite ne s'applique pas aux autres transporteurs. Le contrôle d'un transporteur canadien doit demeurer aux mains d'intérêts nationaux.	Il n'y a pas de disposition légale prévoyant la réquisition d'avions en période d'urgence.	Il existe des lois générales sur l'investissement étranger. Le gouvernement applique une politique consistant à limiter les possibilités d'une mainmise étrangère sur les compagnies ferroviaires ou les télécommunications.

<b>Pays ou groupes régionaux</b>	<b>Législation nationale sur la propriété</b>	<b>Dispositions d'urgence</b>	<b>Existence de législation semblable dans d'autres secteurs</b>
Chili	<p>Le Décret loi 2564 de 1979 (aussi appelé la "Loi Ciels ouverts") a aboli toutes les limites à la propriété d'une compagnie aérienne immatriculée au Chili.</p> <p>En 1989, au moment de la privatisation de LanChile, on s'est demandé si certains droits de trafic pouvaient être perdus puisque SAS avait une participation de 35 pour cent dans la compagnie. Toutefois, la loi n'a pas été modifiée.</p> <p>L'élément essentiel est que le Chili est le principal endroit où la compagnie aérienne gère ses affaires ("sede efectiva"). Tout transporteur ayant son siège social dans le pays est traité par l'Autorité de l'aviation civile comme une compagnie aérienne chilienne.</p>		
Chine	<p>Les participations chinoises non continentales (ce qui comprend les intérêts de Hong Kong SAR, de Macao SAR et du Taipei chinois) dans les transporteurs chinois sont actuellement limitées à 35 pour cent des actions et à 25 pour cent des droits de vote. Le président doit être originaire de la Chine continentale. Le gouvernement envisage d'élever à 49 pour cent la limite de participation.</p>		
Colombie	<p>Le Code de commerce colombien prévoit que 60 pour cent du capital de toute société colombienne doivent appartenir à des Colombiens, pour un maximum de 40 pour cent entre des mains étrangères. Cependant, le Conseil d'État (une instance administrative) a jugé que le Code est inopérant puisqu'il existe une loi qui autorise la libre entrée de l'investissement étranger dans toute industrie ou secteur commercial.</p> <p>L'opinion de l'Aerocivil (l'Autorité colombienne de l'aviation civile) est que les accords bilatéraux signés par la Colombie l'emportent sur toute loi nationale, étant donné qu'il s'agit de traités internationaux. En pratique, la règle selon laquelle 51 pour cent du capital d'une compagnie aérienne doivent appartenir à des Colombiens est encore en vigueur. À l'heure actuelle, les grandes compagnies aériennes répondent à ces conditions (Avianca/Sam et Aces).</p>		
Communauté européenne et Espace économique européen	<p>L'article 4 du Règlement 2407/92 prévoit ce qui suit concernant l'autorisation des transporteurs aériens:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Un État membre ne délivre de licence d'exploitation à une entreprise que si: a) son principal établissement et, le cas échéant, son siège, sont situés dans cet État membre; et b) son activité principale est le transport aérien ...</li> <li>2. Sans préjudice des accords et conventions auxquels la Communauté est partie contractante, l'entreprise doit être détenue et continuer à être détenue soit directement, soit par participation majoritaire, par des États membres et/ou des ressortissants d'États membres. Elle doit, à tout moment, être effectivement contrôlée par ces États ou ces ressortissants ...</li> <li>3. Toute entreprise ayant directement ou indirectement une participation de contrôle dans un transporteur aérien doit satisfaire aux conditions prévues au paragraphe 2.</li> </ol>		

Pays ou groupes régionaux	Législation nationale sur la propriété	Dispositions d'urgence	Existence de législation semblable dans d'autres secteurs
Hong Kong, Chine	Les compagnies aériennes immatriculées à Hong Kong doivent être établies dans le territoire et y avoir leur principal établissement.		
Inde	Les transporteurs indiens doivent appartenir à titre majoritaire à des ressortissants indiens et être contrôlés effectivement par des ressortissants indiens, mais les règles ont été récemment modifiées. S'agissant d'Air India, un partenaire stratégique "sera autorisé à prendre une participation maximale de 40 pour cent, dont 26 pour cent en capitaux étrangers, dans une compagnie aérienne autorisée". Pour Indian Airlines, jusqu'à 26 pour cent du capital peuvent être vendus à un "partenaire stratégique". Les compagnies aériennes étrangères ne seront pas autorisées à détenir des participations dans le partenaire stratégique dépassant 40 pour cent de son capital. Les règles sont en cours de modification pour les transporteurs nationaux privés afin de permettre des participations étrangères de 40 pour cent ou des participations de 100 pour cent pour les Indiens non résidents, mais les compagnies aériennes étrangères ne peuvent directement ou indirectement détenir de participations.	Le gouvernement se réserve le droit, en cas d'urgence, d'utiliser tout équipement ou installation de l'aviation civile (aéronefs, aéroports, etc.).	Les règles relatives à l'investissement étranger dans d'autres industries ont été assouplies ces dernières années, notamment par une "approbation automatique" dans certains cas. L'approbation automatique ne s'applique pas à certains secteurs, notamment les banques, l'énergie atomique, le pétrole et le charbon et le lignite. L'investissement étranger n'est pas autorisé dans l'immobilier, l'agriculture, les médias imprimés et la radiodiffusion, les services postaux ainsi que les industries du matériel de défense et industries stratégiques.
Israël	La propriété étrangère d'une compagnie aérienne israélienne est limitée à un maximum de 34 pour cent. Le président, les deux tiers des dirigeants et le principal établissement doivent se trouver en Israël. Aucune distinction n'est faite entre compagnies aériennes étrangères et compagnies étrangères autres que les compagnies aériennes. Si El Al devait être privatisée, certaines décisions nécessiteraient le consentement du titulaire de l'action préférentielle (achat d'aéronefs, etc.). De plus, les deux tiers du conseil devraient quand même être des Israéliens, et le principal établissement devrait se trouver en Israël.	Le gouvernement a le droit, en cas d'urgence nationale, de réquisitionner les appareils des compagnies aériennes du pays.	
Japon	La Loi japonaise sur le transport aérien prévoit qu'une compagnie aérienne dont la propriété et/ou le contrôle sont dévolus pour plus d'un tiers à des intérêts étrangers ne peut être immatriculée comme transporteur japonais.	Aucune disposition officielle n'autorise le gouvernement à réquisitionner des compagnies aériennes, mais il a le pouvoir de demander leur aide.	

<b>Pays ou groupes régionaux</b>	<b>Législation nationale sur la propriété</b>	<b>Dispositions d'urgence</b>	<b>Existence de législation semblable dans d'autres secteurs</b>
Kenya	Le Kenya limite à 49 pour cent la propriété étrangère des compagnies aériennes immatriculées au pays. KLM détient actuellement 26 pour cent de Kenya Airways et le gouvernement du Kenya 23 pour cent, le reste appartenant à des intérêts locaux.		
Malaisie	Les critères de propriété sont fixés par le gouvernement, par l'entremise du Ministère des finances. Les participations étrangères sont limitées à 30 pour cent pour toutes les compagnies aériennes, sauf pour Malaysia Airlines, où la limite est 45 pour cent. Cependant, la participation maximale d'une entité étrangère en particulier est limitée à 20 pour cent, et le gouvernement conservera une "action préférentielle" dans Malaysia Airlines.	Aucune loi n'habilite expressément le gouvernement à réquisitionner les avions en période d'urgence. Cependant, le gouvernement peut appliquer tout programme qu'il juge nécessaire.	Il n'existe aucune loi se rapportant au contrôle d'industries nationales spécifiques, mais la politique pour l'avenir prévisible est que les industries considérées comme "services essentiels" demeureront sous le contrôle malaisien.
Maurice	Les statuts du transporteur national limitent la propriété étrangère à un maximum de 40 pour cent du capital social émis, sans faire de distinction entre propriété par une compagnie aérienne étrangère et propriété par une compagnie non aérienne. S'agissant du contrôle, il n'existe pas de règles juridiques précises, mais les clauses usuelles des accords bilatéraux empêcheraient le contrôle étranger. La Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique insiste pour que toute compagnie aérienne dont elle finance les achats d'appareils soit contrôlée par le gouvernement national.		
Nouvelle-Zélande	Il n'existe pas de restriction sur la propriété étrangère des transporteurs nationaux. Les lois du pays limitent à 49 pour cent les participations étrangères dans un transporteur international néo-zélandais, une compagnie aérienne en particulier ne pouvant détenir plus de 25 pour cent du capital, et l'ensemble des participations des compagnies aériennes ne pouvant dépasser 35 pour cent.		
Pérou	La Loi n° 27.261 (Loi sur l'aéronautique civile) prévoit que le pourcentage des intérêts péruviens doit être d'au moins 51 pour cent. Cependant, certaines compagnies aériennes du Pérou pourraient aujourd'hui devoir s'ajuster afin de se conformer à cette règle.		
Philippines	Les compagnies aériennes sont considérées comme des services publics. L'article 11 de la Constitution de 1987 prévoit ce qui suit: "Aucune franchise, certificat ou autre forme d'autorisation en vue de l'exploitation d'un service public ne sera conféré, si ce n'est à des citoyens philippins ou à des sociétés ou associations organisées en vertu des lois des Philippines et dont au moins soixante pour cent du capital sont détenus par des citoyens philippins"; "la franchise, le certificat ou l'autorisation ne sera pas de caractère exclusif ni ne pourra s'étendre sur plus de cinquante ans".  "La franchise ou le droit en question sera accordé sous réserve que le Congrès pourra le modifier ou l'abroger si le bien public l'exige"; "l'État encouragera le grand public à prendre		

Pays ou groupes régionaux	Législation nationale sur la propriété	Dispositions d'urgence	Existence de législation semblable dans d'autres secteurs
	des participations dans les services publics. La représentation d'investisseurs étrangers au conseil d'administration d'une entreprise de services publics devra être proportionnelle à leur part de son capital, et tous les dirigeants d'une telle société ou association devront être citoyens philippins".		
Singapour	Il n'y a pas de limite à la propriété étrangère des actions de Singapore Airlines. Les statuts de la compagnie aérienne permettent aux dirigeants de fixer une limite maximale à la propriété étrangère d'actions de la compagnie, mais il n'y en a pas à l'heure actuelle. Aucun actionnaire ne peut à lui seul détenir plus de 5 pour cent du capital sans l'approbation des administrateurs. Il existe un mécanisme d'émission d'actions ASA en faveur du Ministère des finances pour le cas où le niveau des participations étrangères au capital risquerait de compromettre un accord de services aériens.	Le gouvernement a le droit dans certains cas de réquisitionner des aéronefs civils.	La seule industrie nationale pour laquelle est stipulé un niveau de participation et de contrôle par des Singapouriens est l'industrie des médias.
République de Corée	Les participations étrangères dans les compagnies aériennes locales sont limitées à moins de 50 pour cent, ainsi que la représentation au conseil d'administration.		
Taïpei chinois	Les participations étrangères dans les compagnies aériennes sont limitées à un tiers du capital social.		
États-Unis	<p>En vertu des lois actuelles, seuls les "transporteurs aériens" peuvent offrir des services commerciaux de transport aérien à l'intérieur des États-Unis. Un transporteur aérien doit entre autres appartenir à un "citoyen des États-Unis". Les critères sont les suivants: 1) un particulier qui est citoyen des États-Unis; 2) une société de personnes dont chacun des partenaires est un particulier citoyen des États-Unis; 3) une société par actions ou une association constituée en vertu des lois des États-Unis, ou d'un État, ou du District de Columbia, ou d'un territoire ou d'une possession des États-Unis. Au moins les deux tiers du conseil d'administration et des autres dirigeants doivent être des citoyens des États-Unis, et au moins 75 pour cent des intérêts donnant droit de vote doivent être détenus ou contrôlés par des personnes qui sont des citoyens des États-Unis.</p> <p>Le pourcentage maximal autorisé des intérêts étrangers donnant droit de vote est de 24,9 pour cent. Pour ce qui est de la propriété de transporteurs des États-Unis, aucune distinction n'est faite entre une compagnie aérienne étrangère et un autre type de compagnie étrangère. Le Département des transports peut effectuer une "enquête de conformité" pour savoir si un transporteur des États-Unis demeure un citoyen des États-Unis.</p> <p>Outre la limite de 24,9 pour cent sur les intérêts donnant droit de vote, les États-Unis appliquent une règle selon laquelle une personne qui n'est pas citoyen des États-Unis ne peut effectivement contrôler une compagnie aérienne des États-Unis. Même si une personne qui n'est pas citoyen des États-Unis structure ses participations pour qu'elles demeurent en deçà du niveau de 25 pour cent des intérêts donnant droits de vote, le DOT peut juger qu'il existe en réalité un contrôle non autorisé. Cela s'est produit aux premiers jours de la relation</p>	Dans le programme américain Civilian Reserve Air Fleet (CRAF), les transporteurs américains s'engagent volontairement à fournir un nombre préétabli d'aéronefs et d'équipages au Département américain de la défense en période d'urgence.	Il n'existe aucune règle officielle obligeant certaines industries à être détenues et contrôlées par des nationaux, mais certaines dispositions en matière de sécurité nationale empêchent les intérêts étrangers d'avoir accès à des renseignements "sensibles".

<b>Pays ou groupes régionaux</b>	<b>Législation nationale sur la propriété</b>	<b>Dispositions d'urgence</b>	<b>Existence de législation semblable dans d'autres secteurs</b>
	KLM-Northwest Airlines, lorsque le DOT a jugé que la participation majoritaire de KLM dans le holding, son représentant au conseil d'administration, et le conseil consultatif financier posaient un problème – ce qui obligea les parties à restructurer l'entente. Des décisions ultérieures du DOT ont assoupli le critère de contrôle afin de permettre à des personnes qui ne sont pas citoyens des États-Unis de détenir des participations globales totales jusqu'à concurrence de 49 pour cent. Le plafond des intérêts donnant droits de vote subsiste.		

Source: IATA.

**TABLEAU A4 a)**  
**Accords commerciaux entre compagnies aériennes conclus et modifiés en 2000**

<b>Aer Lingus-American Airlines (C, N)</b>	Alitalia-Japan Airlines (C, N)	British Airways-Deutsche BA (C)	Finnair-TAP Air Portugal (C, N)
Aeroflot-AeroSvit Airlines (C, N)	<b>Alitalia-KLM (T)</b>	<b>British Airways-Finnair (C)</b>	Garuda-Malaysian Airlines (C)
Aeroflot-Air France (M)	Alitalia-Korean Air (C)	British Airways-GB Airways (F)	Gulf Air-Philippine Airlines (C, N)
Aeroflot-Air India (M)	Alitalia-Meridiana (C, N)	<b>British Airways-Iberia (C)</b>	Gulfstream-Northwest Airlines (C, N)
Aeroflot-Air Kazakhstan (C, N)	<b>Alitalia-Northwest (C*, N)</b>	<b>British Airways-LanChile (C, N)</b>	Gulfstream-Trans World Airlines (C, N)
Aeroflot-Air Ukraine (C, N)	Alitalia-Palestinian Airlines (C, N)	British Airways-National Jets Italia (F, N)	Hawaiian Airlines-Northwest Airlines (C)
Aeroflot-Armenian Airlines (C)	Alitalia-Varig (C, N)	<b>British Airways-Qantas (C)</b>	Iberia-Air France (C, N)
Aeroflot-Georgian Airlines (C, N)	All Nippon Airways-Asiana (C, N)	British Airways-Zambian Air Services (F, N)	<b>Iberia-LanChile (C, N)</b>
Aeroflot-Moldavian Airlines (C, N)	<b>All Nippon Airways-Austrian Airlines (C)</b>	<b>British Midland-United Airlines (C)</b>	<b>Icelandair-SAS (C)</b>
Aerolineas Argentinas-Alitalia (C, N)	All Nippon Airways-Emirates (M)	BWIA West Indies Airways-LIAT (M)	Japan Air System-Japan Airlines (M)
Aerolineas Argentinas-American Airlines (C*)	All Nippon Airways-Japan Air System (M)	BWIA West Indies Airways-United Airlines (C, N)	Japan Air System-KLM (C)
Aerolineas Argentinas-TAM (C, N)	<b>All Nippon Airways-Thai Airways International (C)</b>	<b>Canadian Airlines-Cathay Pacific (T)</b>	Japan Air System-Northwest Airlines (C)
<b>AeroMexico-Air France (C)</b>	All Nippon Airways-Trans World Airlines (CG, N)	Canadian Airlines-Japan Airlines (T)	Japan Air System-Northwest Airlines (C)
<b>AeroMexico-Delta Air Lines (C)</b>	All Nippon Airways-Virgin Atlantic Airways (C, N)	Canadian Airlines-LanChile (T)	Japan Airlines-Northwest Airlines (CG, N)
Air Afrique-Air France (C)	Alpi Eagles-Olympic Airways (C, N)	<b>Canadian Airlines-Qantas (T)</b>	Japan Airlines-Singapore Airlines (CG)
Air ALM-City Bird (M, N)	America West-Trans World Airlines (C, N)	Cathay Pacific-Malaysian Airlines (C, N)	Japan Airlines-Vietnam Airlines (C)
Air ALM-KLM (T)	<b>American Airlines-Canadian Airlines (T)</b>	Cathay Pacific-Qantas New Zealand (C, N)	KLM-Lithuanian Airlines (C, N)
Air ALM-Surinam Airways (T)	<b>American Airlines-Cathay Pacific (C)</b>	Cathay Pacific-Turkish Airlines (C, N)	KLM-Malaysian Airlines (C)
Air ALM-Winair (M)	American Airlines-China Eastern Airlines (C)	China Airlines-Vietnam Airlines (C)	KLM-Regional Airlines (T)
<b>Air Canada-Air New Zealand (C)</b>	American Airlines-EVA Airways (C)	China Eastern Airlines-Qantas (C, N)	Kuwait Airways-Philippine Airlines (C*)
Air Canada-Canadian Airlines (C, N)	American Airlines-Japan Airlines (C)	China Southern Airlines-Japan Air System (C, N)	Kuwait Airways-Trans World Airlines (C*)
Air Canada-Delta Air Lines (C)	American Airlines-Ozark Airlines (M)	China Southern Airlines-Vietnam Airlines (C, N)	LAM-TAP Air Portugal (C, N)



<b>Air Canada-Singapore Airlines (C*)</b>	<b>American Airlines-Qantas (C)</b>	Cirrus Airlines-Lufthansa (F, N)	LTU-Sabena (C, N)
Air Caraibes-LIAT-Winair (C, N)	<b>American Airlines-Sabena-Swissair (C)</b>	City Bird-Lignes Aériennes Congolaises (T)	Lufthansa-Deutsche Bahn (I, N)
Air China-Lufthansa (C, N)	<b>American Airlines-Swissair (C)</b>	City Bird-Sabena (T)	Lufthansa-Philippine Airlines (CG*, N)
Air China-Northwest Airlines (C)	<b>American Airlines-TACA (C)</b>	CommutAir-US Airways (T)	<b>Lufthansa-SAS-Singapore Airlines (CG*)</b>
Air Europa-Alitalia (C, N)	American Airlines-TAP Air Portugal (C, N)	Continental Airlines-CommutAir (F, N)	<b>Lufthansa-Thai Airways International (C)</b>
Air Europa-Trans World Airlines (C, N)	American Airlines-Thalys (I, N)	Continental Airlines-Emirates (C, N)	<b>Lufthansa-Varig (CG)</b>
Air France-Comair (C)	American Airlines-Turkish Airlines (C*, N)	<b>Continental Airlines-Northwest Airlines (C)</b>	Malaysian Airlines-Middle East Airlines (C, N)
<b>Air France-Delta Air Lines (C)</b>	American Airlines-US Airways (T)	<b>CSA Czech Airlines-Delta Air Lines (C, N)</b>	<b>Malaysian Airlines-Northwest Airlines (C)</b>
Air France-Japan Airlines (C)	American Eagle-Northwest Airlines (C)	Delta Air Lines-Trans States Airlines (T)	Malaysian Airlines-Philippine Airlines (C*)
<b>Air France-Korean Air (M)</b>	American Eagle-Trans World Airlines (C, N)	Delta Air Lines-ACES (C, N)	Malaysian Airlines-Swissair (C)
Air France-TACA (C, N)	Angel Air-China Northern Airlines (M, N)	Delta Air Lines-Aerolitoral (C, N)	Mesa Airlines-Midwest Express (C)
Air France-Thalys (I)	Aserca-Avensa (T)	Delta Air Lines-El Al (C, N)	Mesa Airlines-US Airways (F)
Air India-Emirates (C, N)	Asiana-Cargolux (CG, N)	Delta Air Lines-Malev (T)	<b>Mexicana-United Airlines (C)</b>
Air India-Malaysian Airlines (C)	Asiana-China Southern Airlines (C)	Delta Air Lines-Royal Air Maroc (C, N)	National Airlines-Virgin Atlantic Airways (M, N)
Air India-Virgin Atlantic Airways (C*, N)	Asiana-Turkish Airlines (C, N)	<b>Delta Air Lines-Sabena-Swissair (T*)</b>	Nationwide Air-Virgin Atlantic Airways (F, N)
Air Jamaica-Cubana (C, N)	Asiana-Uzbekistan Airways (C, N)	Delta Air Lines-South African Airways (C)	Nigeria Airways-South African Airways (C, N)
Air Jamaica-Delta Air Lines (C)	Atlantic Coast Airlines-United Airlines (F)	Delta Air Lines-Tunisair (C, N)	Qantas-Qantas New Zealand (F, N)
Air Kazakhstan-Transaero (C, N)	Atlantic Coast Jet-Delta Air Lines (F, N)	Deutsche BA-Iberia (C*)	Qantas-South African Airways (C)
Air Littoral-Finnair (C, N)	<b>Austrian Airlines-Delta Air Lines (T*)</b>	Ecuatoriana-LanChile (C, N)	Roraima Airways-Rutaca Airlines (C, N)
Air Malta-Trans World Airlines (C, N)	Austrian Airlines-El Al (C, N)	Egyptair-Middle East Airlines-Royal Air Maroc-	Royal Air Maroc-Tunisair (C, N)
Air Moldova International-Transaero (C, N)	<b>Austrian Airlines-United Airlines (C, N)</b>	Royal Jordanian-Saudi Arabian Airlines (M, N)	Sabena-Ukraine International Airlines (C)
Air Namibia-Deutsche BA (C, N)	Aviaekspresskruiz-Chelyabinsk Airlines-	Egyptair-Philippine Airlines (C*)	SATA International-TAP Air Portugal (C)
Air Namibia-Uganda Airlines (T)	Demododovo Airlines-Kras Air (M, N)	El Al-Swissair (C, N)	SNCF-United Airlines (I)
Air New Zealand-Canadian Airlines (C, N, T)	Avianca-Mexicana (C, N)	El Al-Thai Airways International (C*, N)	Swissair-Thai Airways International (C, N)

Air One-Lufthansa (C, N)	Azerbaijan Airlines-Transaero (C, N)	Emirates-MNG Cargo Airlines (CG, N)	Syrian Arab Airlines-Tarom Romanian (C, N)
Air Tahiti Nui-American Airlines (M, N)	Balkan Bulgarian-Uzbekistan Airlines (C)	Emirates-Philippine Airlines (C*, N)	TACA-TACA Peru (C)
Air Tahiti Nui-Qantas (C, N)	Bangkok Airways-Thai Airways International (C, N)	EVA Airways-Qantas (C, N)	TAM-Transbrasil (T)
Air Zimbabwe-Comair BA (C, N)	<b>British Airways-Canadian Airlines (T)</b>	<b>Finnair-Iberia (C)</b>	Trans States Airlines-Trans World Airlines (T)
Alaska Airlines-Qantas (C)	<b>British Airways-Cathay Pacific (C)</b>	<b>Finnair-Qantas (C)</b>	

- C Désigne des accords de partage de codes ou accords opérationnels  
CG Désigne des accords de fret  
F Désigne des accords de franchise  
I Désigne des accords intermodaux  
M Désigne des accords ne faisant pas intervenir un partage de codes  
N Désigne un nouveau partenariat formé en 2000  
T Désigne des accords qui ont été résiliés en 2000  
\* Désigne des accords qui ont été signés les années antérieures, mais qui sont entrés en vigueur en 2000

Les accords indiqués en caractères gras sont soit parties d'alliances globales, soit des alliances approuvées par la Commission australienne du consommateur et de la concurrence, la Commission européenne et/ou le Département des transports des États-Unis.

**TABLEAU A4 b)**

**Tabulation sommaire des accords commerciaux entre compagnies aériennes conclus et modifiés en 2000**

	<b>Conclus en 1999, mais entrés en vigueur en 2000</b>	<b>Nouvellement conclus en 2000</b>	<b>Modifiés en 2000</b>	<b>Résiliés en 2000</b>
Accords de partage des codes	12	75	55	Non connu
Accords de fret	2	4	2	N/A
Accords de franchise	0	7	3	N/A
Accords intermodaux	0	2	2	N/A
Autres accords ne faisant pas intervenir un partage de codes	0	6	9	N/A
<b>Total</b>	<b>14</b>	<b>94</b>	<b>71</b>	<b>22</b>

**TABLEAU A5**  
**Principales caractéristiques des cinq alliances globales**

Alliances	STAR	One World	Skyteam	Qualiflyer	Wings
Date de fondation	Mai 1997	Février 1999	Juin 2000	Mars 1998	Pas de date comme tel. Approbation réglementaire de la coopération KLM/Northwest en janvier 1993
Membres fondateurs	Air Canada United Airlines Lufthansa Thai Airways SAS	American Airlines British Airways Cathay Pacific Qantas	Air France AeroMexico Delta Airlines Korean Air	Swissair Austrian (partie en octobre 1999 pour se joindre à Star) AOM Crossair Sabena Turkish Airlines	KLM Northwest
Membres additionnels	Air New Zealand (mars 1999) All Nippon Airways (octobre 1999) Ansett Australia (mars 1999) Austrian Airlines (mars 2000) British Midland (juillet 2000) Lauda Air (mars 2000) Mexicana (juillet 2000) Singapore Airlines (avril 2000) Tyrolean (mars 2000) Varig (octobre 1997)	Finnair (septembre 1999) Iberia (septembre 1999) Aer Lingus (juin 2000) LanChile (juin 2000)	CSA (mars 2001) et pour la future Aeroflot (2003)	Air Europe (avril 1999) Air Littoral (mai 2000) LOT (janvier 2000) Portugalia (janvier 2000) Volare (janvier 2000) Air Liberté (septembre 2000)	Alitalia (s'est retirée)
Nombre d'avions	2 711	1 975	1 283	496	824
Avions commandés	391	360	330	135	108
Nombre d'employés	296 122	251 965	137 030	58 298	82 735
Principales plaques tournantes	<u>Europe</u> : Copenhague, Francfort, Londres-Heathrow, Paris-CDG, Stockholm, Vienne <u>Amérique</u> : Buenos Aires, Chicago, Los Angeles, Montréal,	<u>Europe</u> : Dublin, Londres-Heathrow, Londres-Gatwick, Helsinki, Madrid, Manchester <u>Amérique</u> : Chicago, Dallas,	<u>Europe</u> : Paris-CDG, Paris-Orly <u>Amérique</u> : Atlanta, Cincinnati, Salt Lake City, Mexico City	<u>Europe</u> : Bruxelles, Bâle, Istanbul, Lisbonne, Milan Malpensa, Nice, Paris-Orly, Varsovie, Zürich	<u>Europe</u> : Amsterdam <u>Amérique</u> : Détroit, Minneapolis

Alliances	STAR	One World	Skyteam	Qualifyer	Wings
	Rio de Janeiro, Sao Paulo <u>Asie</u> : Bangkok, Hong Kong, Singapour, Tokyo <u>Océanie</u> : Auckland, Sydney	New York-JFK, Santiago de Chile <u>Asie</u> : Hong Kong <u>Océanie</u> : Sydney	<u>Asie</u> : Séoul		
Genres de coopération concernés:					
Partage de codes	Réseau étendu d'accords bilatéraux de partage de codes rattachant les divers membres les uns aux autres	Partage de codes (sauf jusqu'à maintenant entre American Airlines et British Airways sur le marché transatlantique, en raison de l'absence d'une immunité antitrust de la part du DOT des États-Unis, et d'une exemption individuelle par la Commission européenne)			
Tarifs communs	Tarifs "Round the world" pour les voyageurs planétaires	Tarifs "Oneworld explorer"			
Salons	Accès à 500 salons communs	Accès réciproque aux salons aéroportuaires	Accès réciproque aux salons aéroportuaires		
Programmes de fidélisation	Programmes réciproques de fidélisation	Rattachement des programmes de fidélisation	Programmes réciproques de fidélisation		Oui
Enregistrement	Enregistrement de point à point	Transferts ordonnés de passagers entre transporteurs	Transferts ordonnés de passagers entre transporteurs, procédures normalisées		
Liens avec apport de capital	Divers liens avec apport de capital	Divers liens avec apport de capital		Divers liens avec apport de capital	Dissoute
Opérations aéroportuaires	Opérations aéroportuaires simplifiées			Services d'escale manutention des bagages	
Coopération dans le fret	Oui		Oui	Oui	
Achats conjoints	Oui				Oui
Commercialisation	Publicité et promotion				Oui
Autres				Centres d'appel communs, TI, ventes, formation, maintenance	

Alliances	STAR	One World	Skyteam	Qualiflyer	Wings
Destinations desservies	760 <sup>23</sup>	559	230	329	400
Pays desservis	112 <sup>24</sup>	134	85	68	75
Passagers-kilomètres payants (PKP) 1999 (en milliards)	593,9 + 254,7 pour les transporteurs associés (TA) <sup>25</sup>	456,5 + 12 TA <sup>26</sup>	264,6 + 53,1 TA <sup>27</sup>	100,7 + 16,0 TA <sup>28</sup>	177,4 + 107,7 TA <sup>29</sup>

---

<sup>23</sup> Ne comprend pas encore Austrian, Canadien, Mexicana et Singapore.

<sup>24</sup> *Idem.*

<sup>25</sup> Airline Business International définit ainsi les transporteurs associés: "ceux qui ont des liens avec apport de capital ou des ententes globales de commercialisation avec au moins un grand partenaire, mais qui ne sont pas étroitement rattachés à d'autres groupements d'alliances". Dans le cas de STAR: US airways, Canadien, Virgin Atlantic et Spanair.

<sup>26</sup> Aerolineas Argentinas, via des liens avec Iberia et American Airlines.

<sup>27</sup> En 1999, Korean Airlines, Aeroflot.

<sup>28</sup> South African Airways.

<sup>29</sup> Continental, Transavia, Braathens, Kenya Airways.

<b>Alliances</b>	<b>STAR</b>	<b>One World</b>	<b>Skyteam</b>	<b>Qualiflyer</b>	<b>Wings</b>
Pourcentage mondial <sup>30</sup> des PKP 1999	21,3% + 4,4% TA	16,4% + 0,4% TA	9,5% + 1,9% TA	3,6% + 0,6% TA	6,4% + 3,9% TA
Passagers transportés (en millions)	292,7 + 73,3 TA	199,3 + 4,5 TA	151,2 + 28,3 TA	52,3 + 5,2 TA	71,6 + 55,9 TA
Pourcentage mondial <sup>31</sup> de passagers transportés 1999	18,8% + 4,7% TA	12,8% + 0,3% TA	9,7% + 1,8% TA	3,4% + 0,3% TA	4,6% + 3,6% TA
Ventes du groupe (en milliards de dollars) <sup>32</sup>	69,6 + 12,6 TA	50,0 + 1,0 TA	26,1 + 4,0 TA	16,2 + 1,3 TA	16,8 + 9,9 TA

Sources: <http://airlinealliance.tripod.com> et Airline Business, juillet 2000, pour les cinq dernières lignes du tableau

.

---

<sup>30</sup> Pourcentages mondiaux fondés sur les statistiques de l'OACI pour le trafic régulier total (intérieur + national) en 1999, c'est-à-dire 2 788 milliards de PKP.

<sup>31</sup> Pourcentages mondiaux fondés sur les statistiques de l'OACI pour le trafic régulier total (intérieur + national) en 1999, c'est-à-dire 1,560 milliard de passagers transportés.

<sup>32</sup> Recettes du groupe y compris activités non rattachées aux vols.

**TABLEAU A6**

**Principaux groupes non alignés**

<b>Principaux "transporteurs non alignés"</b>	<b>PKP, en milliards</b>	<b>Pourcentage mondial %</b>	<b>Passagers, en millions</b>	<b>Pourcentage mondial %</b>	<b>Ventes du groupe, en milliards de dollars EU</b>
Japan Airlines	84,1	3,0	35,5	2,3	14,4
Southwest Airlines	58,7	2,1	57,5	3,7	4,7
TWA	41,9	1,5	25,8	1,7	3,3
Alitalia	36,9	1,3	24,2	1,5	5,2
Malaysia Airlines	35,0	1,3	16,0	1,0	2,1
America West	28,5	1,0	18,7	1,2	2,2
China Airlines	22,2	0,8	1,9	0,5	1,9
Saudi Arabian Airlines	19,6	0,7	12,3	0,8	-
Alaska Airlines	18,9	0,7	13,6	0,9	2,1
China Southern	18,7	0,7	15,0	1,0	1,6
<b>Total</b>	<b>364,5</b>	<b>13,1</b>	<b>226,5</b>	<b>14,6</b>	<b>37,5</b>

Source: Airline Business, juillet 2000.